SKRZYDŁA i MOTOR



NR 3 (239)
14-20
STYCZNIA 1951
CENA 60 gr

MIASTO NIEUJARZMIONE

Wielu z Was oglądało już zapewne film pod powyższym tytułem, który wszedł przed miesiącem na ekrany kin w Polsce. Film mówi oczywiście o Warszawie — naszej ukochanej stolicy. Ci, co oglądali już ten film i ci co go jeszcze nie widzieli a na pewno jeszcze zobaczą, wiedzą, — zresztą wszyscy o tym wiedzą, że Warszawę hitlerowcy skazali na zagładę. Miasto miało być w ogóle wykreślone z mapy Europy. Hitlerowcy robili wszystko, aby Warszawa nigdy już nie mogła się dźwignąć z gruzów. Ale Warszawa, miasto - bohater pozostała nieujarzmiona. Przeliczyli się hitlerowcy w swych zbrodniczych planach. Takiego miasta jak Warszawa nie można uśmiercić.

Dziś Warszawa żyje, rośnie i pięknieje. Każdy rok, każdy miesiąc przynosi jej nowe sukcesy — nowe osiedla, gmachy, szkoły, całe ulice.

Jeśli spojrzysz wieczorem na miasto, pozdrawiają cię setki oświetlonych kwadratów okien nowej Warszawy — Muranowa, Młynowa, nowej Woli i nowej Ochoty — sięgniesz okiem do zabytkowej studni „grubej Kaśki", za którą rozpościera się powołana do życia Warszawa Mochnackiego i Prusa, Warszawa Powstań Podchorążych i Rzeckiego z „Lalki". Z prostego zarysu Nowej Marszałkowskiej możesz już dziś odczytać linię trasy Północ — Południe.

Warszawa pulsuje życiem — życiem swoim i całego kraju — buduje ją bowiem cały naród polski.

I jeżeli podziwiasz dziś twórczy entuzjazm pracy warszawskiego robotnika, murarza i inżyniera, którzy budują podstawy Stolicy Polski Socjalistycznej, wspomnij o tych, którzy wrócili temu nieujarzmionemu miastu wolność i życie — o bohaterskich żołnierzach Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego. Wśród walczących o Warszawę nie brakło również i polskich lotników, którzy walcząc o ukochane miasto w eskadrach „Warszawy" i „Krakowa" wnieśli swój aktywny wkład w wyzwolenie Stolicy.

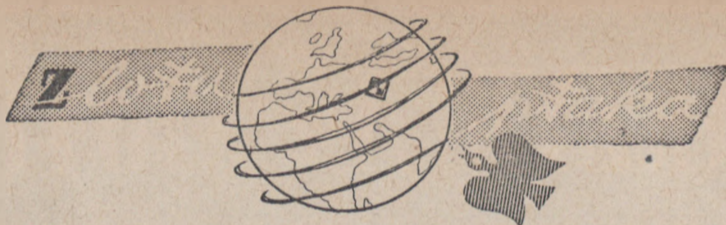
A było to przecież jeszcze nie tak dawno — zaledwie sześć lat temu. Pod naporem zwycięsko rozpoczętej ofensywy styczniowej Armii Radzieckiej i walczącej u jej boku 1 Armii WP, pękła ufortyfikowana linia hitlerowskiej obrony.

Faszyści nie mogli powstrzymać natarcia. W panicznym strachu uciekali na Zachód tłocząc się na drogach, gdzie skutecznie zwalczali ich radzieccy i polscy piloci.

Błyskawiczna styczniowa ofensywa Armii Radzieckiej zwróciła nam Warszawę. 17 stycznia wojska radzieckie i oddziały 1 Armii WP, wyzwoliły ukochaną stolicę.

Dziś, gdy mija sześć lat od tamtych dni, pamiętamy nie tylko o wspaniałym czynie zbrojnym Armii Radzieckiej, ale o jej wielkiej roli w wyzwoleniu Polski, o pomocy jaką okazuje nam Związek Radziecki w budowie Warszawy, w budowie siły i potęgi kraju.

Wczoraj cieszyliśmy się z trasy W—Z, dziś podziwiamy budowę Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej — myślimy o metro. Codziennie wyrasta nam przed oczyma obraz jutra tego miasta — wizja nowej Warszawy (popatrzcie uważnie na okładkę niniejszego numeru). I wszyscy jesteśmy głęboko przekonani, że zbudujemy Warszawę stokroć piękniejszą niż była dotychczas — godną stolicę socjalistycznej Polski.







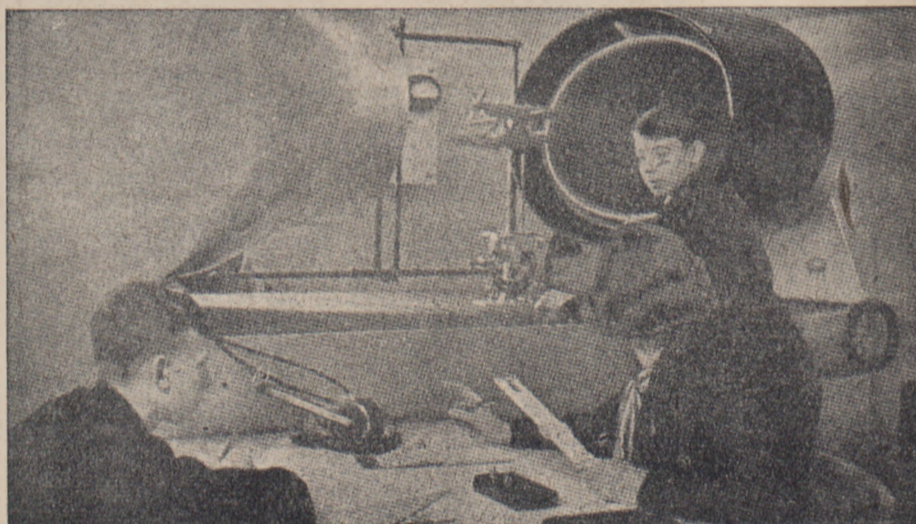
ZIMA to okres wytężonej nauki we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego. Modelarze — dzieci górników z kopalni „Anna" w Pszowie uczą się pilnie teorii, by za przykładem modelarzy ZSRR przygotować się do jeszcze lepszych wyczynów w sezonie letnim.

* * *

Modelarze radzieccy dysponują doskonale wyposażonymi laboratoriami w których przeprowadzają praktyczne zajęcia. Na zdjęciu poniżej: tunel aerodynamiczny zbudowany specjalnie do celów małego lotnictwa.

* * *

Już w najbliższych dniach wejdzie na ekrany kin pierwszy polski lotniczy film młodzieżowy pt. „Pierwszy Start". Szczegóły o tym filmie, z którego podajemy powyższe zdjęcie, zamieścimy w następnym numerze SiM-u.





ŚWIT NAD WARSZAWĄ

Wówczas, gdy hitlerowskim sztabom wydawało się, że styczniowy mróz zamrozi linię frontu, przed świtem 12 stycznia 1945 roku huknęły tysiące dział — jęknęła ziemia od wybuchu pocisków. Tuż za ogniowym wałem wybuchów ruszyła piechota i czołgi— wystartowały samoloty Rozpoczęła się ofensywa.

*

Piloci „Warszawy" byli tego dnia niezwykle podnieceni. Pomimo, że silny mróz dał się już wszystkim we znaki, na lotnisku od samego rana było bardzo „gorąco". Nie trudno było odgadnąć, że w tym dniu pułk miał wykonać ważne zadania.

O godzinie 8.00 — odprawa u dowódcy.

8.35 — pierwsza maszyna poszła w powietrze. Najpierw „Jaki", tuż za nimi dudniąc głucho startowały szturmowce.

Zadanie dla myśliwców brzmiało: osłona maszyn 3 pułku, który będzie atakował cofające się na zachód i północny zachód od Warszawy wojska wroga. Zwiad pola walki przeprowadza grupa 4 „Jaków" pod dowództwem kapitana pilota Matwiejewa, startując z lotniska Radzymin. Ósemkę „Iłów" prowadził kapitan-pilot Kitajew. W pierwszej czwórce osłony myśliwskiej lecieli: ppor. Jakubik, chor. Wierzchnicki, ppor. Gościumiński i por. Wysoczyński.

Wyprawa przeleciała linię frontu i znalazła się na tyłach wojsk hitlerowskich, które szybko wycofywały się z rejonu Warszawy, kierując się w stronę Sochaczewa.

Gniew, wzburzenie i chęć zemsty dodawały polskim pilotom ciągle nowej energii do walki.

Oto — na wijącej się pod nimi szosie posuwa się długa kolumna czołgów.

Znajdowali się w rejonie stacji kolejowej Czerwona Niwa.

Krótki rozkaz przez radio. Szturmowce zniżają lot — przystępują do akcji. Wysokość 250 — 200 — 150 m.

Specjalistą do ataków na małej wysokości był Kitajew. Polscy piloci mieli możność, obserwując pracę „Iłów", podziwiać wysoki kunszt bojowy swego instruktora. Samoloty z biało-czerwonymi szachownicami niosły hitlerowcom w gradzie ognia śmierć i zniszczenie — niosły zemstę za Warszawę.

Było już zupełnie ciemno — godzina 17.40, kiedy po pracowitym dniu myśliwce osłony lądowały na lotnisku w Zadybiu. Zaledwie piloci zdążyli wysiąść z maszyn, kiedy doszły ich ostatnie, najnowsze wiadomości.

Armia Radziecka prowadziła zwycięskie walki na linii Wisły i Narwi. Front nieprzyjaciela został przełamany w wielu miejscach. Wojska radzieckie, działające na południe i północ od Warszawy, rozbiły obronę hitlerowców i posuwając się szybko naprzód otoczyły wielkim pierścienie zgrupowanie nieprzyjaciela w rejonie Warszawy. Wspaniały manewr i potęga uderzenia wojsk radzieckich przybliżyły chwilę wyzwolenia stolicy. Dywizje i brygady 1 Armii Wojska Polskiego sforsowały Wisłę i o godzinie 11.00 wdarły się do śródmieścia stolicy. Warszawa była wolna.

Dwa dni później myśliwcom „Warszawy" przypadł w udziale zaszczyt osłony z powietrza defilady 1 Armii Wojska Polskiego, którą w wyzwolonej stolicy przyjmował Prezydent Krajowej Rady Narodowej Bolesław Bierut. „Jaki" patrolowały w grupach po 6 parami na trzech pułapach od 1 200 do 3 500 m. Na wysokości 4 000 m nasi myśliwcy zauważyli „FW-190" który nie przyjął jednak walki. Zmiany patroli odbywały się w powietrzu.

Odtąd „Warszawa" przez dalszych kilka dni osłaniała polskie wojska naziemne przeprawiające się przez Wisłę, stacjonujące w stolicy oraz maszerujące szosą na Błonie.

Fragment powyższy stanowi przedruk z książki

„NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU"

która opisuje dzieje pułku lotniczego „Warszawa". Kto z Was nie czytał jeszcze tej książki, niech nie zwleka i przeczyta ją jeszcze dziś. Książka jest do nabycia w księgarniach „Domu Książki".

Cena 2.70 zł.

KTO BĘDZIE NAS SZKOLIŁ W KOLE LL?

— Słuchajcie, chłopcy! — rzekł Adaś do kolegów na zebraniu Koła LL. — Mam dla Was coś ciekawego!

Adaś, 16-letni, rosły i zawsze wesoły — był uczniem dziesiątej klasy szkoły ogólnokształcącej, aktywnym ZMP-owcem i założycielem szkolnego Koła Ligi Lotniczej. Pełen energii i zapału do pracy społecznej zebrał przed trzema miesiącami grono kolegów i zaproponował założenie Koła LL. Właściwie, to o pracy w Lidze Lotniczej rozmawiali często już od dawna, a szczególnie od pamiętnych dni sierpnia, kiedy razem na lotnisku podziwiali wspaniałe pokazy lotnictwa sportowego i wojskowego.

Propozycje Adasia chłopcy przyjęli jednogłośnie, z dużym entuzjazmem. Przeprowadzili zebranie organizacyjne, wybrali zarząd Koła, sporządzili protokół zebrania, a potem Adaś udał się do Zarządu Oddziału Ligi Lotniczej, gdzie nowe Koło szkolne zarejestrowano.

Od tamtej pory chłopcy wzięli się solidnie do lotniczej pracy. Rozumiejąc, że o lotnictwie trzeba posiadać dużo wiadomości, wspólnie zaczęli czytać: „Samoloty w walce", „Opowieść o prawdziwym człowieku", a ostatnio zabrali się do do książki „W służbie ojczyzny", której autorem jest słynny lotnik radziecki — Iwan Kożedub.

— Chłopcy, mam nowe wiadomości! — ciągnął Adaś. Zacznlemy się w naszym Kole naprawdę szkolić! Muszę Wam przypomnieć, że niedługo wejdzie w życie uchwała, która zapadła na Plenarnym Zebraniu Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Uchwała ta, jak wiecie, przewiduje planowe, lotnicze szkolenie teoretyczne we wszystkich Kołach LL.

Adaś spojrzał po twarzach kolegów. Słuchali go w skupieniu, z ciekawością.

— Mów, Adaś dalej — domyślamy się co chcesz nam powiedzieć, ale — dokończ! — rzekł Wiesio, najbliższy przyjaciel Adasia.

—Widzicie, do tej pory radziliśmy sobie zupełnie dobrze razem zdobywaliśmy lotniczą wiedzę z różnych źródeł, czytaliśmy różne książki, byliśmy kilka razy na lotniczych filmach, urządziliśmy wycieczkę na lotnisko, od deski do deski czytaliśmy SiM i uzyskane z Oddziału skrypty, ale...

— Ale czegoś tu w tym wszystkim było brak! — odpowiedział Bronek.

—Tak, nie szkoliliśmy się planowo, a powiedzmy sobie — dość chaotycznie. W niedługim czasie dostaniemy z Zarządu Oddziału dokładne wskazówki, jak mamy się szkolić, w jakiej kolejności przyswajać sobie lotnicze wiadomości jednym słowem — nasze szkolenie potoczy się po równym, z góry ustalonym torze.

— Kto nas będzie szkolił? — zapytał Jurek.

— O, tuś trafił. Wiecie, że to bardzo wygodnie, gdy się dostanie dokładne wskazówki co ma się robić, potrzebny do nauki materiał i w dodatku wykładowcę. My musimy jednak wykazać, że sami też coś potrafimy zrobić, by pomóc Lidze Lotniczej w wyszkoleniu nas na lotników.

— Masz rację, nie ma co czekać z założonymi w tyle rękoma! Pozwól Adasiu, że ja teraz coś zaproponuję — rzekł Bronek. Musimy sami postarać się o dobrego wykładowcę! Czy od nas nic nie zależy, aby ułatwić pracę organizacyjną Lidze Lotniczej? Ja myślę, że właśnie od nas bardzo dużo tu zależy. Nie będziemy czekać, aż nam przyślą wykładowcę, ale sami go znajdziemy, przedstawimy jego kandydaturę w Oddziale i... w ten sposób wykażemy swą ZMP-owską inicjatywę!

— Antoś, a gdyby tak... twój starszy brat?! — rzucił projekt Adaś.

Wszyscy wiedzieli, kto to był starszy brat Antka Adamczyka. Janusz Adamczyk był pilotem szybowcowym i silnikowym, członkiem Aeroklubu i uczestnikiem krajowych zawodów lotniczych, w których razem z obserwatorem Kazikiem Olejnickim zajął na Po-2 czwarte miejsce. Był on dumą całej rodziny Adamczyków i przedmiotem cichej zazdrości wszystkich chłopców z Koła LL.

— Ale czy zgodzi się? — zapytał Czesław.

Antoś wstał i trochę zarumieniony oświadczył z godnością:

— Ręczę Wam, zgodzi się, on już dawno interesował się co my w naszym Kole robimy. Jeszcze dziś mu powiem o naszym zamiarze.

Chłopcom pokraśniały z radości policzki. Wiedzieli, że będą naprawdę mieli dobrego wykładowcę.

*

A gdybyście tak... i Wy już o tym pomyśleli, drodzy Czytelnicy SiM-u, członkowie Kół LL? Wykażcie inicjatywę, pomóżcie Lidze Lotniczej w organizowaniu dla Was lotniczego szkolenia. Napiszcie do nas, jak Wam się podoba projekt samodzielnego poszukania wykładowcy.

Na pewno macie i inne pomysły, nie kryjcie ich. Kwestia wyszukania wykładowcy — to jeden z wielu sposobów ułatwienia pracy organizacyjnej w Lidze Lotniczej. O innych sposobach — powiemy za tydzień. Czekamy na Wasze projekty. **ZAR**

CZEGO SIĘ UCZYĆ W KOLE LL? CO ROBIĆ? SKĄD WZIĄĆ WSKAZÓWKI DO PRACY? WIELU KOLEGÓW BARDZO SIĘ MARTWI TAKIMI PYTANIAMI.

ALE KOLEGA ANTOŚ ZNALAZŁ JUŻ NA NIE WŁAŚCIWĄ ODPOWIEDŹ: TYGODNIK „SKRZYDŁA I MOTOR" JEST NAJLEPSZYM PRZYJACIELEM, DORADCĄ MŁODZIEŻY LOTNICZEJ. DAJE WAM WSKAZÓWKI, POMAGA W LOTNICZEJ PRACY



Korespondenci SiM-u donoszą...

PLON ROCZNEJ PRACY ZESPOŁU

Pragnę podzielić się z Czytelnikami SiM-u wiadomościami o pracy IV Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa przy Oddziałowej Modelarni LL w Kaliszu w roku 1950.

Zespół brał udział w pokazach modelarskich w IV Tygodniu LL, zorganizował kurs modelarstwa lotniczego dla juniorów, wykonał zobowiązanie pobicia rekordu dla modeli wyczynowych.

Ponad plan modelarnia urządziła wystawę modelarską, obrazującą dorobek modelarstwa kaliskiego, na której wystawione były modele szybowców, gumówek, model silnikowy, modele redukcyjne, eksponaty przedstawiające pracę modelarską oraz wykresy rozwoju modelarstwa lotniczego na terenie Kalisza od r. 1946 i w Planie Sześcioletnim. Wystawę zwiedziło około 600 osób, przeważnie spośród młodzieży szkolnej.

Jeden z członków Zespołu wygłosił na kursie ogólnolotniczym dwie pogadanki na temat: Modelarstwo lotnicze i jego znaczenie.

Zespół pracuje w zmniejszonym składzie, gdyż jeden z członków wyjechał do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Bielsku, a drugi został powołany do wojska, lecz mimo to wszystkie zobowiązania wykonaliśmy.

Wojciech Czarciński
Kalisz, Żymierskiego 36

BALONY NAD KRAKOWEM

. . . ale w 1784 ROKU

Jak myślicie, kiedy zaczęły się pierwsze wzloty balonów w Polsce? Nie tak łatwo odpowiedzieć na to pytanie? Myślicie może, że Polacy byli gorsi od innych, no chociażby od takich Francuzów na przykład? — Przeciwnie. Pierwsze wzloty balonów odbywały się równocześnie w Polsce i we Francji, a niekiedy Polacy osiągali nawet lepsze wyniki od Francuzów, o czym powiemy trochę później.

Pierwsze próby z tym nowym wynalazkiem rozpoczęli Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz — profesorowie Akademii Krakowskiej, w czym dzielnie im pomagali Jan Szuster — doktór medycyny i Franciszek Szeidt — profesor fizyki. Działo się to akurat w tym samym czasie (tj. w styczniu) sto sześćdziesiąt cztery lata temu.

Doświadczenia rozpoczęto 17 stycznia 1784 roku wieczorem na dziedzińcu Collegium Fizycznego. Pierwsze próby z balonami były co prawda niebardzo udane, ale krakowscy profesorowie wcale się tym nie zrażali. Pracowali wytrwale dalej. Już 21 i 24 lutego, a więc w miesiąc później powtórzono próby wobec zaproszonych gości. Wyniki były zadawalające. Dzielni krakowianie zabrali się ostro do pracy, aby osiągnąć jeszcze lepsze rezultaty w lotach balonów.

Zapewne ciekawi jesteście, jak wyglądał taki balon i jakie były jego wymiary?

Jak podaje ówczesna gazeta „Magazyn Warszawski" (rok 1784, strona 392 — 411), obwód bani (tj. balonu) Śniadeckiego i Jaśkiewicza wynosił 83 stopy i 7 calów (tj. około 25 metrów). Był on wykonany z grubego papieru. U dołu znajdował się otwór na półtora łokcia szerokości, obity blachą i wyklejony płótnem, służący do napełniania ogrzanym powietrzem wnętrza balonu. Pod obiciem otworu przymocowane były haki służące do zawieszania paleniska. Palenisko było okrągłe, wykonane z blachy grubej, żelaznej, wokół dziurkowanej. Cały balon ważył 150 funtów.

Naturalnie wszystkie próby prowadzone były przy pomocy różnego rodzaju obliczeń — matematykę już wtedy dobrze znano, a że każdemu profesorowi trudno żyć bez matematyki (zwłaszcza fizykowi), więc każdy próbny lot był poprzedzany rachunkami — wszystko musiało być wyliczone do najdrobniejszego ułamka.

„Zapewniwszy się o pomyślności doświadczenia przez rachunek — pisze kronikarz w „Magazynie Warszawskim" (1784 r. — cytuję dosłownie) — i przez ściśle przestrzeganie tego wszystkiego, co się w uwagach wyżey wyłożyło, wyszło na dni kilka publiczne obwieszczenie po rogach ulic i mieyscach publicznych rozbite i ostrzegające Publicum Krakowskie o nastąpić mayącym doświadczeniu w pierwszy dzień spokoyny i pogodny, który miał bydź przez trzy strzelania z moździerzy o godzinie siódmey z rana ogłoszony".



Polacy, według podania, zetknęli się po raz pierwszy z latawcami w roku 1241, kiedy Tatarzy napadli na Polskę. Powyższa reprodukcja ze starej ryciny przedstawia scenę użycia latawców przez wojska tatarskie.

Tak więc po wielu próbach wytrwali profesorowie Śniadecki i Jaśkiewicz zdecydowali się na publiczny pokaz lotu balonu. Trzeba wam wiedzieć, że ten pierwszy lot balonu, jaki odbył się w dniu 1 kwietnia 1784 roku był dla Krakowa nielada sensacją, wywołując wśród ludu zrozumiałe zainteresowanie. Był to oczywiście lot bez pasażera.

Posłuchajcie więc jak opisuje to niecodzienne wydarzenie ten sam kronikarz „Magazynu Warszawskiego" — cytuję dosłownie:

„...Do pierwszych domów rozesłane zostały bilety, dające przystęp do dziedzińca ogrodu Botanicznego, gdzie się Balon wypełniał. Żeby zaś tłok ludu, cisnącego się na dziedziniec nie przeszkadzał pracującym* około doświadczenia, raczył W. Imć P. Gramlich Komendant Miasa, przychylić się do żądań pracujących w przydaniu Warty, która same tylko osoby z biletami na dziedziniec puszczała".

...Dnia 1 kwietnia czas pokazał się cichy i pogodny; po przygotowaniu wszystkiego i zaciągnięciu Warty, dany był pierwszy odgłos przez trzy strzelania z moździerzy, po którym liczba wielka Spektatorów** na dziedziniec i pole przyległe zgromadziła się.

...O godzinie 10 rano po danym drugim odgłosie, Banię po krążkach do góry wyciągniętą zaczęto wypełniać. Naprzód kilka wiązek dobrze wysuszoney słomy w ręku zapalone trzymane były w otworze machiny, aby wierzch iey opadły podniósł się i, bez naruszenia, kolumnę płomienia przepuścił... ...Potym w piecu żelaznym Probierskim, ze wszystkich stron lufty maiącym ułożony stos drzewa bukowego, przez kilka Niedziel suszonego był na boku zapalony, aby pierwszy dym odszedł; gdy żywy płomień na kilka stop wysoki rozniecił się postawiony był piec i cała kolumna płomienna we wnętrze machiny wpuszczona..."

W 6 minut po zapaleniu ognia bania wzniosła się do góry, a o godzinie 10 min. 16 przy wtórze gromkich okrzyków widzów poszybowała w przestworza i krążyła nad miastem i za jego murami. Była widoczna nawet w Wieliczce i w innych okolicach Krakowa. Około godz. 10 min 37, gdy płomień przygasł bania obniżyła się, a o godz. 10 min. 47 bardzo wolno zaczęła się opuszczać i spadła wreszcie blisko murów miasta, między bramą Floriańską, a Mikołajską furtką. Ogień w piecu tlił się jeszcze.

Bania zostawała więc w powietrzu przez pół godziny, co było oczywistym zwycięstwem uczonych krakowskich nad francuskimi, którzy w tym okresie puszczali balon z zamku la Muette, lecz **cieszyli się jego lotem** tylko przez 20 minut i to na znacznie mniejszej wysokości.

Tak wyglądał pierwszy publiczny pokaz lotu balonu w Krakowie. Opis swych prób i doświadczeń z balonami ogłosił później Śniadecki drukiem.

Ale i Warszawa nie pozostawała w tyle za Krakowem. Zainteresowanie balonami było szczególnie żywe na dworze króla Stanisława Augusta. Równocześnie z pracami profesorów krakowskich, dnia 12 lutego 1784 roku chemik królewski Jan Okraszewski wypuścił z tarasu Zamku Królewskiego w Warszawie na Krakowskim Przedmieściu pierwszy próbny balon, za co został nagrodzony przez króla złotym medalem. Również warszawski sukiennik Gidelski przeprowadzał próby z balonami wywołując niemałą sensację wśród warszawskiego ludu.

Tak więc rok 1784 zapisał się w historii naszego lotnictwa pierwszymi wzlotami balonów w Polsce.

JERZY KONIECZNY

* Mowa o Śniadeckim i Jaśkiewiczu.

** Widzów.



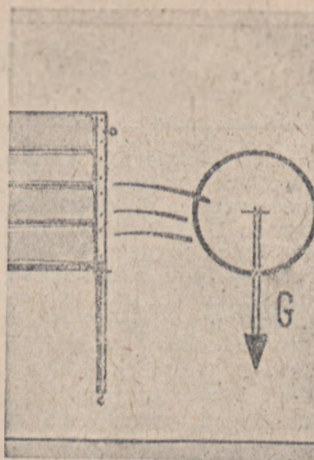
SŁOŃCE — SILNIK SZYBOWCA

Wiecie już, dlaczego szybowiec utrzymuje się w powietrzu pomimo, że wyczepił się z zespołu — dlatego, że posiada potrzebną szybkość. I teraz zapytacie z kolei wszyscy — skąd bierze się szybkość, potrzebna do wykonywania lotu i kosztem jakiej energii?

Widzieliście z pewnością nieraz, jak z wozu wyładowywano beczki z piwem (rys. 1).

Na końcu platformy układa się belki, po których stacza się beczki na ziemię. Urządzenie to nazywa się równią pochyłą. Gdybyśmy beczki zrzucali wprost z wozu na ziemię (rys. 2), to wówczas pod działaniem ciężaru G spadałyby one pionowo na ziemię. Osiągnięta przez nie szybkość byłaby oczywiście wyłącznie szybkością opadania. Natomiast na równi pochyłej już nie cała siła G powoduje ruch beczki, lecz tylko niewielka jej część G_1 otrzymana na zasadzie równoległoboku sił. Jeżeli teraz przy pewnej szybkości ruchu beczki V (rys. 3) opory tarcia i powietrza będą równe sile G (a są one zawsze skierowane przeciwnie tak, że hamują ruch), to beczka nie będzie się rozpędzała, tylko z tą ustaloną szybkością V potoczy się aż do końca równi. Zwróćcie uwagę (rys. 3), że na równi pochyłej beczka ma nie tylko szybkość opadania Vop. lecz również szybkość posuwania się do przodu Vp. Widzimy tu ciekawe zjawisko: dzięki równi pochyłej beczka, tracąc wysokość, zyskuje na przebytej odległości, a więc na koszt utraty wysokości zyskuje na odległości.

Dokładnie to samo dzieje się z szybowcem w czasie jego lotu (rys. 4).



Rys. 2

Ciężar szybowca G (rys. 4a) rozkłada się na zasadzie równoległoboku sił na G_1 i G_2. G_1 jest tą częścią siły ciężaru, która powoduje ruch szybowca, a więc jest tą siłą, która nadaje mu szybkość — jak z tego widzimy szybowiec leci dzięki swemu ciężarowi czyli sile przyciągania ziemskiego. Dzięki sile G_1 powstaje szybkość V, którą rozkładamy na zasadzie równoległoboku szybkości na szybkość opadania i szybkość przemieszczania się. W praktyce szybkość przemieszczania się Vp jest prawie równa szybkości lotu V i dlatego mówimy tylko o szybkości szybowca i o jego opadaniu. Opadanie różnych typów szybowców waha się od 0,6 — 1,2 m/sek, a szybkość — od 40 — 110 km/godz.

No dobrze — zapytacie — ale skąd bierze się ta niewidoczna „równia pochyła", po której leci szybowiec? Przecież w powietrzu nie ma ułożonych belek, po których szybowiec mógłby się ześlizgiwać. Racja, lecz taką właśnie równię pochyłą wytwarzają same skrzydła, posuwając się w powietrzu. Jeżeli szybowiec podniesiemy wysoko nad ziemię, zawiesimy nieruchomo na sznurku, a sznurek następnie przetniemy, to szybowiec będzie spadał przez chwilę jak kamień na dół, lecz gdy tylko nabierze szybkości, dzięki skrzydłom o specjalnym kształcie i sterom, przejdzie do lotu do przodu na koszt ciągłej utraty wysokości czyli, jak mówimy, do lotu ślizgowego.

Widzimy więc, że „silnikiem" szybowca jest jego ciężar, czyli inaczej mówiąc, siła przyciągania ziemskiego. A zatem szybowiec może wykonywać tylko lot ślizgowy czyli tracić wysokość i dzięki temu posuwać się do przodu.

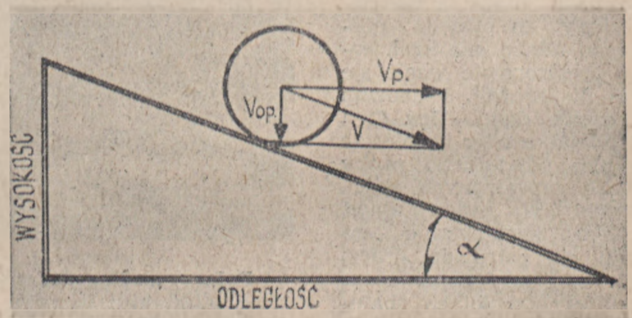
Tu uważny Czytelnik krzyknie wielkim głosem:

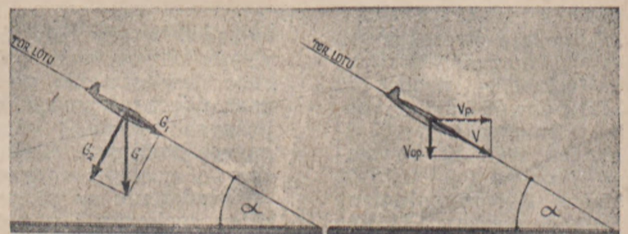
— Nieprawda! A w jaki sposób w takim razie możliwe było uzyskanie przewyższenia aż 8 050 m nad punkt wyczepienia o czym mowa była uprzednio, jeżeli szybowiec może lecieć tylko wtedy, gdy opada — przecież żeby uzyskać wysokość należy się wznosić, a nie opadać?!"

Mianowicie cała rzecz polega na tym, że szybowiec oprócz swego jednego „stałego silnika", jakim jest jego ciężar, ma drugi „zmienny silnik". Tym silnikiem jest... słońce. Tak, słońce. Nie myślcie tylko, że to siła przyciągania słonecznego unosi szybowiec w powietrze. Nie! Sekret polega na tym, że słońce nierównomiernie ogrzewa kulę ziemską. Wiemy, że na równiku jest gorąco, a na biegunach zimno. Powietrze ciepłe jest lżejsze i wznosi się do góry — na jego miejsce napływa powietrze chłodne i w ten sposób powstają wiatry. Ale nie tylko tak odległe od siebie tereny są nagrzewane nierównomiernie — piasek na przykład nagrzewa się szybciej niż woda położona tuż obok niego. Od piasku zagrzewa się leżące nad nim powietrze, staje się lżejsze i unosi się zupełnie jak w kominie pieca, do góry. Jeżeli teraz pilot lecący na szybowcu napotka (kierując się kształtem chmur) na taki wznoszący się prąd powietrza, to zaczyna w nim krążyć.

Jeżeli szybkość wznoszenia się powietrza będzie większa od szybkości opadania szybowca, to mimo, że ten ostatni będzie względem powietrza opadał, to jednak względem ziemi — będzie wznosił się coraz wyżej. Żeby zrozumieć to bardzo ciekawe zjawisko weźmy taki przykład: znajdujecie się w Warszawie na schodach ruchomych trasy W—Z. Schody te idą w górę — jest to jakby nasz prąd wstępujący, który powstał nad rozgrzanym piaskiem. Jeżeli teraz wejdziecie na schody i zaczniecie po nich schodzić na dół z szybkością mniejszą niż szybkość wznoszenia się schodów (to jest taka namiastka opadania szybowca), to pomimo tego, że będziecie stale schodzić na dół, ruchome schody unoszą was do góry.

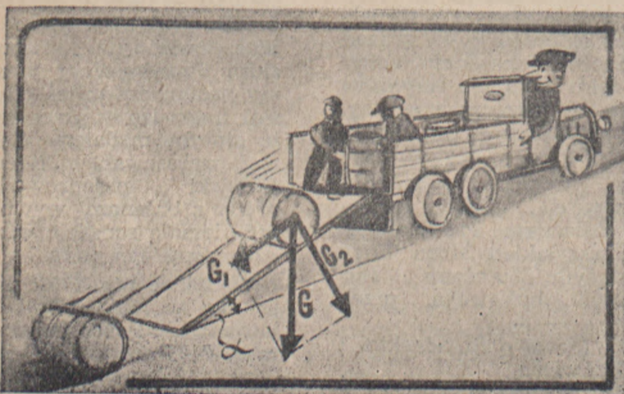
JERZY KULESZA





Rys 3 (na górze) oraz 4 i 4a (na dole)

Rys. 1



W NOWEJ HUCIE JESZCZE NIE MA KOŁA LL!!

Zwracam się do Was w imieniu młodzieży Nowej Huty. Słyszymy o osiągnięciach Ligi Lotniczej, o tym, że szkoli się młodzież i zakłada się coraz to nowe Koła, a tymczasem, tu u nas w pierwszym socjalistycznym mieście, które wzrasta dzięki naszej pracy, nie ma, ani Aeroklubu ani Kół Ligi Lotniczej.

Tu już wyrosło miasto i z każdym dniem rozbudowuje się coraz bardziej i coraz szybciej. Tu dlatego powinien powstać zarząd, który by zorganizował całą młodzież i rozpoczął szkolenie we wszystkich gałęziach sportu lotniczego.

Ja uważam, że Krakowski Okręg Ligi Lotniczej, pomimo swoich osiągnięć nie wywiązał się całkowicie ze swojego zadania. Teraz powinien to naprawić, bo nie jest jeszcze za późno.

Prosimy Was, żebyście wpłynęli na odpowiednie czynniki by wreszcie zajęli się nami. My chcemy i musimy znaleźć się w szeregach LL.

Ja jestem zdemobilizowanym podoficerem lotnictwa. Byłem przed wojskiem członkiem LL w międzyszkolnym kole w Lublinie, gdzie zostałem wyszkolony na skoczka spadochronowego. Mam dyplom instruktora spadochronowego. Obecnie zaś jestem murarzem w Nowej Hucie.

Myślę, że sprawę tę poruszycie na łamach Waszych czasopism, a poza tym prosiłbym o odpowiedź listowną, gdyż czasopisma lotnicze wcale do nas nie docierają.

Bolesław Adamczuk
Nowa Huta—Osiedle C2
Brygada Szturmowa

Uważamy, że na terenie Nowej Huty, chluby całego narodu polskiego jak najszybciej, powinien być zorganizowany Zarząd Miejski Ligi Lotniczej.

Młodzież Brygad Szturmowych we wspaniałym tempie wznosząca mury socjalistycznego miasta i służąca przykładem najwyższej wartości twórczego entuzjazmu — musi mieć jak najszerzej otwarty dostęp do szkolenia lotniczego.

Dziwimy się, że Zarząd Okręgu Krakowskiego LL nie potrafił do tej pory zorganizować ani jednego Koła LL w Nowej Hucie!

Jak wygląda wobec wspaniałych wyników pracy młodzieży ZMP-owskiej w Nowej Hucie, działalność organizacyjna Zarządu Okręgu Krakowskiego LL?!

Sądzimy, że młodzież Nowej Huty nie będzie musiała zbyt długo jeszcze czekać na utworzenie placówki LL w jej mieście.

(red)

PO CZYM ODPOCZYWA OSTROWIEC KIELECK.?

Pragnę donieść, jak przedstawiają się sprawy LL w Ostrowcu Kieleckim.

Otóż Liga Lotnicza istnieje tu już od roku 1949. Zarząd Miejski, który składał się z przewodniczącego, sekretarza i skarbnika niedługo sprawował swe obowiązki. Przewodniczący i sekretarz wyjechali, powierzając swe funkcje skarbnikowi, który zwoławszy zebranie, na które przyszło około 40% członków na tym zakończył swą działalność.

W październiku 1950 r. zostało ponownie zwołane zebranie organizacyjne LL. Wybrany na zebraniu przewodniczący polecił kilku kolegom zorganizowanie na terenie ich szkół Koła LL. Koła zostały zorganizowane, ale z powodu braku materiału, pism, instrukcji oraz funduszów praca bardzo kuleje.

W całym Ostrowcu mamy tylko dwie modelarnie szkolne. Na zakończenie pragnę dodać, że w Ostrowcu są ludzie (np. wyszkoleni piloci szybowcowi), którzy mogą poprowadzić działy szkoleniowe ogólnolotnicze. Są koledzy po kursach sierpniowych w Miłośnie, którzy mogą poprowadzić modelarnie.

Mam nadzieję, że list mój wpłynie na poprawę obecnego stanu.

Z poważaniem
Stanisław Kostkowski
Ostrowiec Kielecki

Cóż na to Zarząd Miejski LL w Ostrowcu? Czy tak powinna wyglądać praca lotnicza w tak dużym, przemysłowym mieście, jakim jest Ostrowiec Kielecki? Czekamy na wyjaśnienia.

Spodziewamy się, że Zarząd Ligi Lotniczej w Ostrowcu ocknie się ze zbyt długiego snu i w najbliższym czasie pokaże, że może i umie aktywnie pracować, tworząc nowe koła LL oraz modelarnie.

(red.)

POKONALIŚMY TRUDNOŚCI

Korzystając z Twoich wskazówek, Drogi SiM-ie, założyłem na terenie naszej szkoły Koło Ligi Lotniczej. Bardzo się cieszę, gdyż Koło liczy już 34 członków. Niektórzy jeszcze tej zimy będą składać podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Przy zakładaniu Koła miałem dużo trudności, ale gdy zwróciłem się do szkolnego Koła ZMP i kierownictwa szkoły o pomoc, praca poszła bardzo łatwo.

Mimo, że pomagał mi ZMP oraz kierownictwo szkoły, największa jednak w tym zasługa SiM-u, dlatego też ze swej strony składam SiM-owi najserdeczniejsze podziękowania.

Jednocześnie apeluję do wszystkich Simkarzy i członków Ligi Lotniczej, aby podjęli umasowianie naszej organizacji przez zakładanie Kół Ligi Lotniczej i werbowanie nowych członków w swoich szkołach i zakładach pracy.

Ryszard Kudosz
Zgorzelec
ul. Czachowskiego 3

Cieszymy się, że nasze wskazówki pomogły Wam przy założeniu Koła LL. Dobrze, że w pracy kierujecie się chęcią jak największego umasowienia lotnictwa w społeczeństwie— właściwie pojęliście tym samym zadania Ligi Lotniczej. Dziękujemy za wiadomości i prosimy o dalsze.

(red.)

MODELARSTWO W NRD



Nasi koledzy z FDJ (Wolna Niemiecka Młodzież Demokratyczna — organizacja młodzieżowa w Niemieckiej Republice Demokratycznej) z zapałem zajmują się modelarstwem lotniczym. Młodzi pionierzy FDJ z dumą noszą na swych niebieskich koszulach odznaki modelarskie.

Na zdjęciu — wicepremier rządu Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Walter Ulbricht odwiedza jedną z modelarni lotniczych. Pionier FDJ objaśnia gościowi budowę modelu o napędzie silnikowym.

Foto: Magyar Repüles



Podczas kiedy część pilotów ślęczy jeszcze nad sprawozdaniami za ubiegły rok (mowa oczywiście o niektórych Eskadrach Sześciolatki), inni odbywają narady produkcyjne. Analizują pracę ubiegłego roku, ucząc się na starych błędach — przygotowują się do nowego sezonu latania i podejmują zobowiązania długofalowe na rok 1951. Niektórzy pomyśleli o tym jeszcze w roku ubiegłym, inni robią to teraz w myśl przysłowia „lepiej późno niż wcale". To świadczy naturalnie źle o niektórych pilotach, lecz nie tylko o pilotach, ale także o klubach. Czas wreszcie pomyśleć o klubowych naradach produkcyjnych — wymienić między sobą doświadczenia ubiegłego sezonu i (a jakże) napisać o wnioskach z tych narad do SiM-u, dzieląc się swymi uwagami ze wszystkimi pilotami. Polecamy wszystkim pilotom i klubom przedyskutowanie artykułu mjr. Tomaszewskiego z nr. 1 „Skrzydlatej" z br. — przyda się, na prawdę przyda wszystkim. Niech sukcesy ubiegłego roku nie przyciemniają nam jasnego spojrzenia naprzód, gdyż zadania drugiego roku lotniczej sześciolatki są o wiele większe i poważniejsze.

Trzeba się naprawdę solidnie zabrać do roboty już teraz — startować na pełnym gazie od pierwszego miesiąca. Wyścig z czasem o przedterminowe wykonanie postawionych w tym roku Lidze Lotniczej zadań wymagać od nas będzie znacznie większego wysiłku niż w roku ubiegłym.

Wykonanie stojących przed nami zadań jest w pełni możliwe, ale pod warunkiem przeanalizowania dotychczasowej pracy i usunięcia najmniejszych nawet usterek w naszej własnej robocie (Patrz artykuł w „Skrzydlatej").

×

A teraz rejestrujemy nowe, pierwsze w tym roku Eskadry Sześciolatki.

Trzydziesta Siódma Szczecińska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Osiecki Andrzej, Odorowski Ryszard, Grzybek Eugeniusz, Wodzyński Józef, Szostak Jerzy i Parkitny Józef, przyjęła na sezon lotniczy 1951 roku między innymi następujące zobowiązania:

1) 4-ch pilotów uzyska III stopień wyszkolenia szybowcowego;

2) ukończyć wyższy kurs lotów ciągnionych za samolotem;

3) uzyskać 2 srebrne odznaki pilota szybowcowego;

4) wykonać 5 przelotów ponad 50 km;

5) uzyskać 10 przewyższeń ponad 1 000 m;

6) udzielić pomocy członkom robotniczego Aeroklubu przy Stoczni w Szczecinie;

7) wylatać 15 godz. każdy;

8) wszyscy piloci deklarują 30 godz. pracy społecznej;

Trzydziesta Ósma Rzeszowska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Kółeczko Władysław, Ziobro Adam, Buczek Marian, Kalinka Zdzisław, Strzechowski Wiesław i Brzoziński Stanisław, zobowiązała się między innymi:

1) zwerbować oraz przygotować na szkolenie lotnicze po 5 kandydatów każdy; (do 20.I. 51 r.);

2) zwerbować na członków LL po 25 kandydatów każdy (do 1.III.51 r.);

3) założyć dwa nowe Koła LL;

4) objąć opiekę nad Kołami terenowymi, wygłosić w nich raz na miesiac po 1 pogadance w ramach kursów ogólnolotniczych;

5) wszyscy ukończą szkolenie silnikowe w roku 1951 do m-ca września włącznie.

Trzydziesta Dziewiąta Rzeszowska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Rzeszutek Józef, Przepióra Roman, Kogut Adam, Kulikow Franciszek, Sura Franciszek i Burdzel Julian, zobowiązała się między innymi:

1) zwerbować spośród młodzieży 30 kandydatów na szkolenie lotnicze (do dnia 20.I. 51 r.);

2) wygłosić 12 prelekcji na temat „Zostań lotnikiem" (do dnia 20.I.51 r.);

3) uzyskać w roku 1951 3 licencje pilotów silnikowych oraz uzyskać wyszkolenie silnikowe przez pozostałych trzech członków;

4) uzyskać w r. 1951 3 srebrne odznaki pilota szybowcowego;

5) założyć Koło LL w Spółdzielni Produkcyjnej na terenie woj. Rzeszowskiego oraz stale opiekować się nim;

6) założyć 6 Kół LL na terenie m. Rzeszowa oraz opiekować się nimi.

×

A teraz dalsze meldunki z wykonania zobowiązań Eskadr Sześciolatki.

9-ta Białostocka Eskadra Sześciolatki zameldowała o osiągnięciu zaplanowanych wysokości w 950 proc., łącznej długości przelotów szybowcowych w 246 proc., zdobycia srebrnych odznak w 100 proc., wygłoszenia prelekcji w 100 proc. i wykładów na TKS-sie w 152 proc. Brawo dziewiąta eskadra!

17-ta Białostocka Eskadra Sześciolatki powstała w końcu czerwca ub. r. i z powodu przerwania lotów w klubie w miesiąc po jej utworzeniu zobowiązań swych wcale nie wykonała.

Przypominamy Eskadrom jeszcze raz o nadsyłaniu sprawozdań z powziętych zobowiązań długofalowych.

(kon)

NASZE ZEBRANIE PRODUKCYJNE W ŁÓDZKIM ALL

Na zebraniu Łódzkiego ALL w grudniu w 1950 r. piloci uchwalili następującą rezolucję:

„Piloci silnikowi i szybowcowi, członkowie Łódzkiego ALL i Okręgu, zebrani na naradzie roboczej po głębokiej analizie pracy nad wykonaniem planu klubu w 1950 r., uchwalają co następuje:

1. w okresie zimowym —nielotnym, pogłębić swoje wiadomości teoretyczne przez masowe uczestnictwo w zorganizowanych kursach teoretycznych;

2. rozwinąć pracę propagandowo - szkoleniową Ligi Lotniczej przez objęcie opieki nad Kołami Ligi Lotniczej;

3. brać czynny udział w zajęciach sekcji silnikowej i szybowcowej przy konserwacjach i drobnych remontach oraz innych pracach na terenie lotniska;

4. zwoływać periodyczne zebrania informacyjne, na których omawiano by program pracy Zarządu Aeroklubu Łódzkiego Ligi Lotniczej, a także wnioski poszczególnych pilotów w stosunku do Zarządu Aeroklubu LL;

5. w okresie sezonu lotniczo - lotnego zobowiązujemy się do podniesienia poziomu pilotażu praktycznego przez systematyczny trening i współzawodnictwo w dziedzinie latania oraz wymianę swych wiadomości lotniczych.

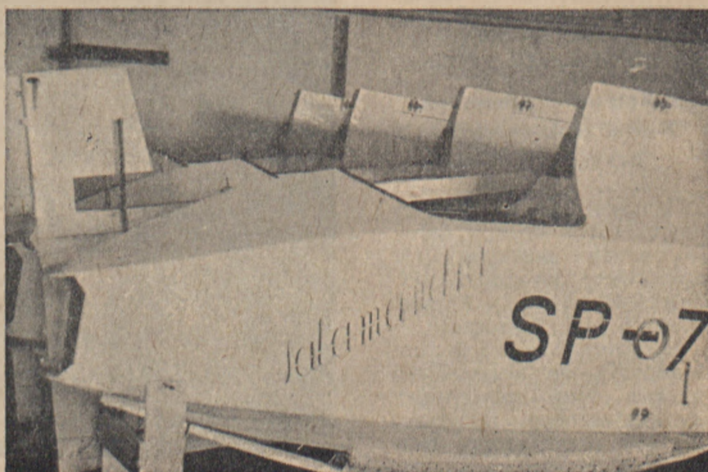
Sumienne wykonywanie naszych obowiązków przyczyni się do przedterminowego wykonania Planu Sześcioletniego w zakresie lotnictwa sportowego i uaktywnienia walki o pokój. Przestrzeganie i wykonywanie naszych obowiązków przyczyni się do przebudowy ustroju społecznego — stworzenia ustroju socjalistycznego w Polsce.

Piloci Łódzkiego Aeroklubu Ligi Lotniczej

Jak doszło do powstania i uchwalenia tej rezolucji opowiadają nam w przesłanej do redakcji korespondencji sami piloci Łódzkiego ALL.

„Zebranie odbyło się w niewielkiej sali szkolnej.

(d. c. na str. 41)



Już na pół godziny przed rozpoczęciem zebrania była ona wypełniona po brzegi. Tu i ówdzie tworzyły się grupki żywo rozprawiających kolegów. Kończący się rok 1950 i zbliżający 1951 nasuwają wiele tematów do dyskusji.

Zebranie poprowadził kol. DWORZNIECKI. Z ust jego usłyszano wiele słów cierpkich i miłych (ze znaczną przewagą tych pierwszych), skierowanych pod adresem pilotów i kierowników sekcji. Koledzy ci zdając sprawozdania ze swej pracy wykazali wiele braków w swej dotychczasowej robocie, wskazując następnie sposoby ich usunięcia.

Te głosy są sygnałem do dalszej, krytycznej analizy swego postępowania.

Tak np. kol. DOMAGAŁA przyznaje, że niejednokrotnie starsi piloci odnosili się niekoleżeńsko w stosunku do swych młodszych kolegów i nawołuje do zmiany postępowania tych kolegów, którzy dali w ten sposób wyraz swemu aspołecznemu stanowisku.

Kol. PAZIO zarzuca poprzedniemu zarządowi ospałość oraz nieumiejętność powiązania swej pracy z działalnością Partii oraz ZMP.

Z radością należy podkreślić — mówi kol. Pazio — że ostatnio sprawa ta wzięła należyty obrót, co natychmiast znalazło dodatnie odbicie w naszych osiągnięciach.

Poważną sprawę poruszył kol. MICHALIK. Piętnuje on niespołeczne podejście niektórych pilotów do powierzonego im cennego sprzętu szybowcowego. Koledzy ci spowodowawszy jego uszkodzenie i ukrywając zaistnienie tego faktu doprowadzają do szybkiej dewastacji taboru.

Wszystkich zebranych nurtuje jedna sprawa — usprawnienie dotychczasowej pracy aeroklubu, odkrycie klucza do tajemniczej zagadki — jak najsprawniej usunąć trudności w realizacji postawionych przed nimi zadań, w realizacji planu. Na sali widać poważne, skupione twarze.

I wreszcie sprawa, która elektryzuje wszystkich — współzawodnictwo!

Kol. LEWANDOWSKI wzywa do współzawodnictwa kolegów: PAZIA, DANILEWSKIEGO, WALCZAKA i KSIĘŻAKA. To wezwanie jest jakby iskrą przyłożoną do dynamitu. Sala ożywia się i natychmiast zaczynają płynąć następne wezwania i zobowiązania.

Zebranych ogarnia radość. Radość i pewność, że plan istotnie zostanie wykonany. Zebranie kończy się uchwaleniem przytoczonej wyżej rezolucji.

Sz. St.

WYSTAWA MODELI LATAJĄCYCH

Oddziałowa Modelarnia Ligi Lotniczej w Inowrocławiu zorganizowała wystawę modelarską. Na wystawie pokazano wiele modeli szybowców szkolnych, modeli redukcyjnych oraz model silnikowy. Na uroczyste otwarcie wystawy przybyli przedstawiciele ZMP, LL i młodzież szkolna.

Prezes Zarządu LL oraz delegat ZMP zobrazowali w przemówieniu całoroczny dorobek modelarzy inowrocławskich i ich osiągnięcia na drodze do umasowienia lotnictwa.

Zdzisław Białecki
Aeroklub Kujawski
Inowrocław
ul. Narutowicza 28

Organizując często imprezy o charakterze lotniczym, skutecznie zbliżacie społeczeństwo — a zwłaszcza młodzież — do lotnictwa. Dziękujemy za list. Czekamy na dalsze wiadomości o Waszej pracy.

(red.)

Koleżanka Ala pisze...

W modelarni pracujemy trzy razy w tygodniu, od godz. 16 do 20. Praca idzie nam dobrze, każdy stara się jak najlepiej wywiązywać ze swych obowiązków. Instruktorzy bardzo sumiennie udzielają nam wszelkich objaśnień i pomocy, dzięki czemu naprawdę dużo możemy się nauczyć. Raz w tygodniu odbywa się wykład teoretyczny, którego wszyscy słuchają w skupieniu.

Bardzo się cieszę, że mogę się uczyć i zdobywać to, czego nigdy nie mogły zdobyć dziewczęta w Polsce przedwojennej, gdzie droga do nauki i awansu społecznego była dla wielu zamknięta. W modelarni jest nas 7 dziewcząt i jesteśmy zadowolone, że Polska Ludowa otworzyła nam drogę do nauki. Liga Lotnicza stawia przed nami wielkie zadania. My zadania te będziemy wykonywać jeszcze lepiej, gdy zdamy egzamin z wykładów, który niedługo już nastąpi. Pracą naszą umacniamy pokój, a jednocześnie przyczyniamy się do realizacji Planu Sześcioletniego.

Alina Wielemborek
Modelarnia Okręgowa Ligi Lotniczej w Warszawie.

Pełna świadomość wagi wykonywanej pracy wystawia Wam, Koleżanki, dobre świadectwo. Pracujcie nadal z zapałem i wytrwałością. Życzymy powodzenia.

(red)

Piła będzie miała modelarnię

Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Pile powziął zobowiązanie uruchomienia modelarni Ligi Lotniczej przy Oddziale Powiatowym. Poza tym powzięto zobowiązania podniesienia poziomu pracy zarządów Kół LL, zorganizowania w miesiącu lutym ogólnokształcącego kursu lotniczego dla społeczeństwa, zorganizowania do dnia 31 stycznia 1951 r. dwóch Oddziałów Miejskich LL na terenie powiatu pilskiego — w Krzyżu i Trzciance.



W związku z tym Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Pile wezwał do współzawodnictwa wszystkie ogniwa Ligi Lotniczej w całym kraju.

Akcja filmowa

Staraniem Powiatowego Oddziału Ligi Lotniczej w Kaliszu wyświetlono we wszystkich kaliskich szkołach średnich oraz w zakładach pracy filmy lotnicze.

Dwa filmy: „Aerodynamika" i „Zawody lotnicze" cieszyły się szczególnym zainteresowaniem młodzieży.

Interesujące filmy młodzież kaliska i robotnicy przyjęli z wielkim entuzjazmem. Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Kaliszu widząc, z jak żywym zainteresowaniem podchodzi społeczeństwo kaliskie do tego rodzaju imprez, wystąpił z prośbą do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu o ponowne wypożyczenie aparatu filmowego. Przez częste wyświetlanie filmów lotniczych Liga Lotnicza chce zbliżyć i zachęcić młodzież do lotnictwa, chce wzniecić zamiłowanie do tak pięknego sportu, jakim jest szybownictwo, spadochroniarstwo czy lotnictwo silnikowe. Przewiduje się wyświetlenie następnego cyklu filmów lotniczych.

Bolesław Hoffman, pil.
Oddział Powiatowy LL w Kaliszu
ul. Żymierskiego 36

Popularyzacja lotnictwa za pomocą filmu jest środkiem niezawodnym. Zorganizujcie wyświetlenie następnego cyklu filmów, ale... nie poprzestawajcie tylko na tym. Życzymy Wam dużo dalszych sukcesów.

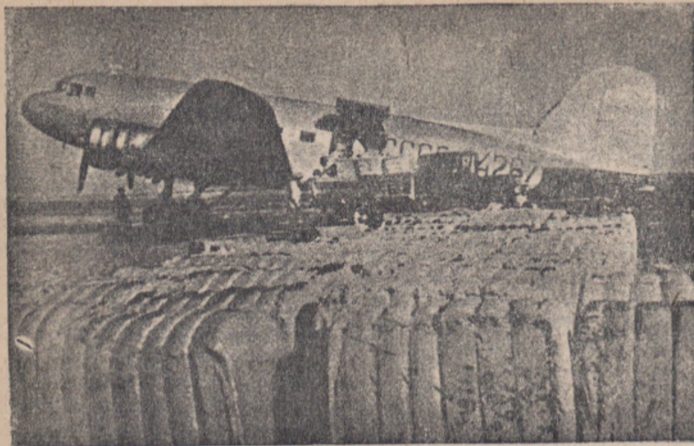
(red.)

Teoretyczne szkolenie lotnicze w Kaliszu

Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Kaliszu rozpoczął na szeroką skalę teoretyczne szkolenie lotnicze. Dnia 15.10.1950 r. rozpoczął się I kurs ogólnolotniczy. W dniu 23.11.1950 r. nastąpiło uroczyste zakończenie I kursu z jednoczesnym otwarciem II kursu ogólnolotniczego oraz wydanie świadectw absolwentom kursu I.

Obecnie Zarząd Miejski ZMP w Kaliszu przyjmuje podania kandydatów na teoretyczny kurs szybowcowy, po ukończeniu którego kandydaci na pilotów odbędą przeszkolenie praktyczne w miesiącach wakacyjnych na szybowiskach Ligi Lotniczej. Jednocześnie Zarząd Miejski ZMP w Kaliszu przyjmje zgłoszenia kandydatów na szkolenie silnikowe pilotów sportowych.

Grażyna Faryś
pilot szybowcowy
Kalisz



NA POŁUDNIU...

We wszystkich krańcach Związku Radzieckiego komunikacja i transport lotniczy odgrywają poważną rolę. Na zdjęciu u góry: na jednym z lotnisk południowej Turkmenii odbywa się ładowanie bel bawełny do samolotu. Przed laty nikt nie marzył nawet o hodowli bawełny, dziś — Turkmenia jest jednym z jej największych eksporterów. Na dolnym zdjęciu: lotniska położone poza kręgiem polarnym

...I NA PÓŁNOCY

są przez cały rok pokryte śniegiem. Nie przeszkadza to oczywiście, aby samoloty odbywały regularne loty komunikacyjne, z tą tylko różnicą, że pasażerów odwożą z lotniska nie samochody, a... sanki zaprzeżone w psy.



1 TYDZIEŃ 6 REKORDÓW

Na jednym z lotnisk obwodu charkowskiego odbywają się ostatnie przygotowania do skoku. Pięciu młodych spadochroniarzy w futrzanych kombinezonach zakłada spadochrony. Są to: Eugeniusz Naumienko (Aeroklub kijowski), Aleksy Kalinin i Aleksander Popow (Centralny Aeroklub ZSRR im. Czkałowa), Wasyl Martiukin (Aeroklub ufimski) i Piotr Kosinow (Aeroklub dniepropietrowski). Każdy z nich otrzymuje barograf, który dokładnie zanotuje wysokość w chwili oderwania się od samolotu i wysokość swobodnego opadania. Trener drużyny, zasłużony mistrz sportu Gleb Oswald osobiście sprawdza czy wszystko jest w porządku, czy przybory działają prawidłowo, czy zagwarantowane jest bezpieczeństwo skoku oraz czy spadochrony są starannie przygotowane.

W pół godziny później wszystko jest już gotowe. Spadochroniarze wsiadają do samolotu. Wystrzelona w górę zielona rakieta — sygnał startu. Samolot prowadzony przez zasłużonego mistrza sportu Włodzimierza Kriwcja unosi się w powietrze.

Po upływie niespełna godziny samolot osiąga wysokość 6 200 m. Dookoła panują nieprzeniknione ciemności; tylko daleko w dole migają ledwie widoczne światełka. Włodzimierz Kriwoj robi ostatni skręt i prowadzi samolot po wyznaczonym kursie. Obserwator Iwan Kofun podaje ostatnią poprawkę. Określenie położenia na wysokości ponad 6 000 m w nieprzeniknionych ciemnościach jest rzeczą bardzo trudną, a zadanie obserwatora jest bardzo odpowiedzialne.

Samolot nadlatuje nad lotnisko. Wielkie ogniska wyznaczają kwadrat, w którym powinni lądować spadochroniarze.

Pada rozkaz: „Przygotować się!" Spadochroniarze podchodzą do drzwiczek. Ostatnie sekundy denerwującego oczekiwania.

I znów rozkaz: „Skakać!" Eugeniusz Naumienko, a w ślad za nim pozostali opuszczają szybko samolot.

Mija 40, 60, 80, 90 sekund i wtem ciemności rozjaśnia 5 zielonych rakiet. Jest to umówiony sygnał: spadochrony otwarte. Po kilku minutach spadochroniarze lądują na lotnisku.

Skok wykonany był bez zarzutu. Samopoczucie sportowców — świetne.

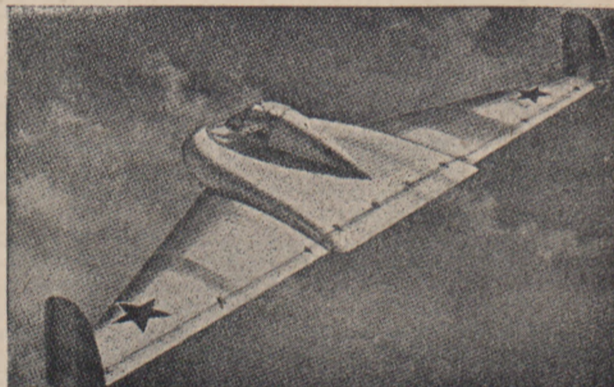
Według wstępnych danych spadochroniarze przelecieli nie otwierając spadochronów 5 000 m. Jest to szósty z kolei rekord w ciągu ostatnich kilku tygodni. Wyczyn ten zostanie wkrótce zatwierdzony, jako wszechzwiązkowy rekord sportu spadochronowego.



LEONTYNA WOŁKOWA jest z zawodu technikiem i pracuje w moskiewskim metro. Jest ona jednocześnie posiadaczem zaszczytnego tytułu absolutnej mistrzyni sportu spadochronowego ZSRR na rok 1950. Wykonała 81 skoków spadochronowych

SZYBOWIEC BEZOGONOWY

Radziecki konstruktor Borys Iwanowicz Czeranowski jest wybitnym specjalistą w zakresie konstrukcji „latających skrzydeł". Na zdjęciu z prawej strony widzimy jeden z jego doświadczalnych szybowców BICZ - 22, owoc kilkuletnich prac, prowadzonych wraz z Andrejem Kalininem. Czeranowski ma w swym dorobku konstruktorskim kilkanaście udanych typów bezogonowców, głównie szybowców. Jest on także twórcą teorii skrzydła parabolicznego oraz wybitnym znawcą zagadnień aerodynamiki i stateczności „latających skrzydeł". Przedstawiony na zdjęciu szybowiec zwraca uwagę oryginalnym rozwiązaniem kabiny pilota.



LATAJĄCE KINO

Piloci czelabińskiego aeroklubu DOSAW samorzutnie postanowili zorganizować latającą ekipę kinową. Jako teren pracy obrano okręgieniecki. Leży on poza kręgiem polarnym, toteż przez znaczną część roku panuje tam podbiegunowa noc. Odpowiednie przygotowanie samolotu, któryby nadawał się do pracy w okolicach położonych daleko na północ nasuwało duże trudności. Jednakże entuzjazm zespołu mechaników oraz pilotów aeroklubu sprawił, że zostały one pokonane. Ponadto piloci i nawigatorzy przeszli przeszkolenie w obsłudze sprzętu kinowego. Po tych wstępnych przygotowaniach latająca ekipa kinowa rozpoczęła prace, wyświetlając w oddalonych osadach najnowsze filmy fabularne i naukowe. W chwili obecnej piloci czelabińskiego aeroklubu DOSAW mają już na swym koncie ponad 20 lotów „kinowych".

A oto co opowiada pilot Borys Amatonow, który brał udział we wszystkich prawie lotach:

„Jak zwykle, wysłaliśmy na jeden dzień naprzód dla mieszkańców Czuch-Tari zawiadomienie radiowe prosząc o wytyczenie na śniegu odpowiedniego lądowiska przez zapalenie ognisk w odpowiedniej porze. Następnego dnia zbadawszy sytuację meteo przekonaliśmy się, że lot nasz nie będzie należał do łatwych. Po drodze mamy się spotkać z burzą śnieżną! Kierownik meteo radził nam, abyśmy nie startowali. My jednak zdecydowaliśmy się na dokonanie tego trudnego przelotu. Zaraz po starcie wpadliśmy w dość silny wiatr NWN, który stale spychał nas z kursu. Mój nawigator Wasyl Zawitajew miał pełne ręce roboty.

Po godzinie lotu przekonaliśmy się, że obawy kierownika naszego meteo nie były bezpodstawne. Dokoła nas rozszalała się zamieć. Stało się tak ciemno, że musiałem oświetlić przyrządy. Wyjrzawszy przez osłonę kabiny widziało się tylko białe strugi, a poprzez szpary zaczęły się wciskać do środka pojedyncze płatki śniegu. Wiatr stał się silny, że chwilami zdawało się, iż maszyna stoi w miejscu. Wasyl powiedział:

— Prawdopodobnie przylecimy na miejsce z półgodzinnym opóźnieniem!

Zdenerwowało mnie to, gdyż jeszcze nigdy nie zdarzyło mi się spóźnić.

— Postaram się przejść burzę wyżej! — powiedziałem Wasylowi.

Samolot powoli nabierał wysokości. Początkowo siła wiatru poczęła rosnąć, potem jednak znacznie zmalała i zrobiło się jaśniej. Po pewnym czasie wiatr prawie zupełnie ustał i śnieg przestał padać. Wówczas na horyzoncie na ciemnym tle nieba ukazał się naszym oczom cudowny widok — zorza polarna. Zielone i niebieskie błyski drgały, podnosiły się i opadały, stając się coraz jaśniejszymi. Wasylowi musiałem nawet przypominać, że jest nawigatorem. Po chwili oznajmił, że znajdujemy się w pobliżu celu. Wkrótce odnaleźliśmy migocące na śniegu ognie i zatoczywszy krąg podeszliśmy do lądowania.

Lądowisko było dobrze przygotowane. Bryły lotu pousuwane, a śnieg dobrze ubity, tak, że „usiedliśmy" pokazowo. Otoczyły nas rozradowane skośnookie twarze Neńców. Zaprowadzono nas do budynku Rady Wiejskiej, gdzie wyświetliliśmy film pt. „Wołga, Wołga" oraz aktualności. Po zakończeniu seansu wywiązała się interesująca dyskusja.

Neńcy są ludźmi gościnnymi. Zaczęli nas karmić niezliczoną ilością gatunków bardzo smacznie przyrządzonych ryb. Wypiliśmy także mnóstwo „samończyków" herbaty. W końcu z żalem musieliśmy się pożegnać. Wówczas przewodniczący Rady Wiejskiej w imieniu wsi wręczył nam wspaniałą skórę niedźwiedzia, prosząc równocześnie, żebyśmy zjawili się ponownie.

Żegnani radosnymi okrzykami wystartowaliśmy w drogę powrotną. Lot był łatwy. Niebo lśniło gwiazdami, które zdawały się do mnie mrugać figlarnie. Zacząłem myśleć o tym, jak szczęśliwi są ludzie na ziemi radzieckiej. Służą im najnowsze zdobycze techniki i nauki — samolot, film, radio...

Z tych marzeń wyrwało mnie dochodzące ze słuchawek aviofonu... donośne chrapanie Wasyla. Po wprowadzeniu mnie na kurs okrył się ciepłym futrem niedźwiedzia i spał do samego lotniska, przed którym obudziłem go... trzema zwitkami korkociągu".

Bl.



MYŚLIWI NA START!

Myśliwiec — to dla każdego z nas zgrabny, szybki samolot bojowy. Wiecie zapewne, że najpopularniejszy radziecki myśliwiec z okresu wojny — to „Jak-9", że coraz częściej budowane są myśliwce o napędzie odrzutowym. Ale nie wiecie chyba, że „samolot myśliwski" może służyć także... swemu prawdziwemu przeznaczeniu, to znaczy polowaniu na zwierzęta?

Piloci radzieckich aeroklubów DOSAW, zwłaszcza aeroklubów znajdujących się w pobliżu rozległych stepów lub lasów, bardzo często biorą udział w takich polowaniach. Ich praca (bo przecież oprócz przyjemności trzeba w to włożyć wiele wysiłku) to przede wszystkim loty rozpoznawcze. Samoloty przelatują po prostu nad okolicą, w której znajduje się stado zwierząt i śledzą ich drogę, zawiadamiając o tym jednocześnie drogą radiową naczelnictwo punktu łowieckiego. Taka akcja trwa nieraz nawet kilka dni. Wreszcie kiedy zwierzęta są już w którymś z rejonów strzeleckich, samoloty naprowadzają bezpośrednio strzelców na cel. Częstokroć zdarza się, że piloci biorą bezpośredni udział w polowaniu, np. jak to się zdarzyło w zimie ubiegłego roku w okolicach Czernyszewska gdzie od kul z powietrza padło ponad 150 wilków, stanowiących przez pewien czas poważne niebezpieczeństwo dla okolicy. Takie wypadki zdarzają się jednak rzadko i tylko w wypadku groźnych dla otoczenia drapieżników.

Najczęściej piloci aeroklubowi pomagają myśliwym w chwytaniu rzadkich okazów zwierząt dla ogrodów zoologicznych, i rezerwatów. Częstokroć też dokonują zdjęć filmowych z życia zwierząt.

Nasze zdjęcie przedstawia samolot rostowskiego aeroklubu DOSAW, przelatujący nad stepem. Poniżej — stado rzadkich antylop — sajgaków.

wg Ogonioka
(w)

NAJSTARSZY OBLATYWACZ

Jednym z najstarszych pilotów - oblatywaczy w Związku Radzieckim jest generał - major lotnictwa Piotr Stefanowski, który pełni swą trudną i odpowiedzialną pracę już w ciągu dwudziestu trzech lat. W ciągu tego czasu oblatał on 247 typów maszyn.



STATECZNIK POZIOMY

POKRYĆ KARTONEM

4 3 2 1

KOŁECZEK ϕ4

MONTAŻ STAT. PIONOWEGO

4

3

2

1

ZAWIASKI

STER KIERUNKOWY

ŻEBRO STATECZNIKA POZ.

ŻEBRO SKRZYDŁA

TABLICA III

CZECHOSŁOWACKIE REKORDY MODELARSKIE

W końcu ubiegłego roku modelarze czechosłowaccy zanotowali następujące rekordy krajowe (w tym jeden międzynarodowy):

Modele z napędem gumowym — długotrwałość

Józef Wartecky — 44 min. 52 sek.
Ladislav Galeta — 1 godz. 03 sek.

Modele z napędem gumowym — odległość

Lubomir Koczi — 27 km 600 m
Vladimir Prochazka — 10 km 200 m

Modele z napędem gumowym — wysokość

Ladisłav Galeta — 1 996 m

Modele bezogonowe z napędem gumowym — długotrwałość

Vladimir Prochazka — 3 min. 20 sek.

Modele silnikowe na uwięzi (kat. I)

Zdenek Husiczka — 104,956 km/godz

Kat. III

E. Naprawnik — 123,496 km/godz

Modele odrzutowe na uwięzi

Franciszek Svatosz — 156,522 km/godz

Modele szybowców — długotrwałość

Karel Streit — 2 godz. 02 min.

Modele szybowców — odległość

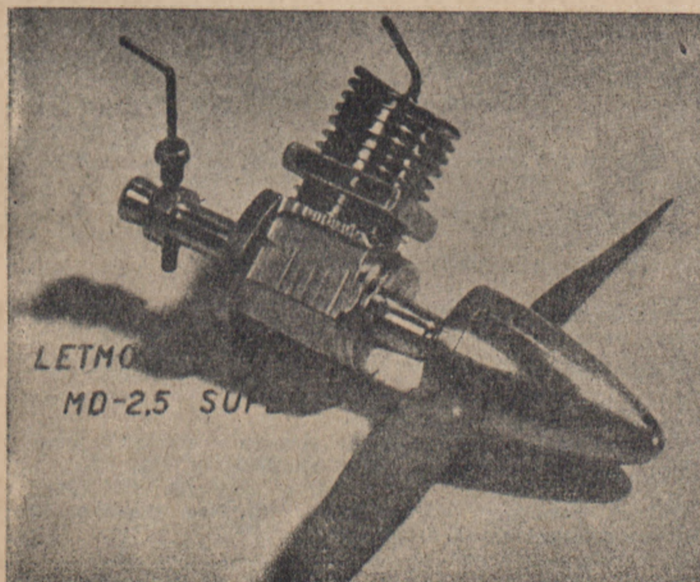
Józef Czurik — 33 km 200 m

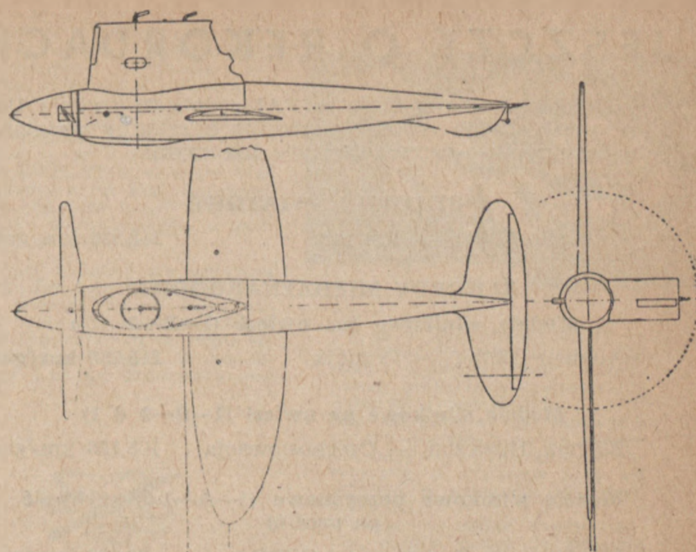
Modele szybowców — wysokość

Milosz Nawratil — 1 452 m.

Jak się okazało wyczyn Svatosza w kategorii modeli odrzutowych na uwięzi nie został zatwierdzony przez FAI (o rekordzie tym pisaliśmy w grudniowych numerach S'M u z ubiegłego roku), gdyż w międzyczasie zatwierdzono lepszy wynik modelarza węgierskiego, Benedeka. (Patrz tabela rekordów w numerze 2 SiM-u).

p. e.





REKORDOW Y MODEL

Jak już donosiliśmy, FAI zatwierdziła nowy rekord szybkości modeli na uwięzi. Rekord należy do Czechosłowacji i uzyskał go Zdenek Husiczka z Brna, którego model osiągnął prędkość 105,120 km/godz. w kategorii modeli o pojemności cylindra 2,41 cm^3.

Poniżej reprodukujemy szkic rekordowego modelu, podając równocześnie jego dane techniczne.

Rozpiętość — 320 mm, długość — 370 mm, powierzchnia skrzydeł — 1,8 dcm^2, powierzchnia statecznika poziomego 0,5 dcm^2, ciężar w locie 356 g, obciążenie — 154,. g/dcm^2, silnik „Letmo— MD Super".

A oto kilka danych silnika. Średnica — 16 mm, skok — 12 mm, ilość obrotów na minutę — 14 000, ciężar — 135 gramów. Silnik „Letmo-Super" będzie produkowany seryjnie w roku bieżącym. Konstruktorami silnika są: Zdenek Husiczka i Józef Pfeffer, oboje z miasta Brna.

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Dziś nareszcie możemy przystąpić do sklejenia wszystkich tablic, nareszcie zobaczymy jak wygląda nasz model w całości

(Przypominamy, że tablice I i II zostały zamieszczone kolejno w numerach 1 i 2 z bieżącego roku).

Tablica III zawiera dalszy ciąg rysunku kadłuba, statecznika poziomego oraz statecznika pionowego. Poza tym na tablicy tej podano rysunek żeber skrzydeł i stateczników — wszystko w wielkości naturalnej.

Uzupełnieniem rysunków wykonawczych są, jak i uprzednie rysunki perspektywiczne, przedstawiające montaż poszczególnych części.

Przyjrzyjmy się bliżej rysunkom, aby nie było później trudności przy budowie modelu. Zacznijmy od góry: podano tu z lewej strony trzy końcowe żebra skrzydeł, następnie prawą część statecznika poziomego oraz cztery żeberka statecznika pionowego. Następnie podano zakończenie kadłuba wraz ze stałym statecznikiem pionowym, który zaopatrzony jest w ruchomy ster, ułatwiający regulację modelu podczas oblatywania. Ster zamocowany jest na trzech cienkich drucikach, łączących statecznik ze sterem. W końcowej części kadłuba znajdujemy wycięcie, przewidziane na osadzenie statecznika poziomego. W ten sposób mamy ułatwiony transport modelu.

Tylne zamocowanie gumy tworzy mocny kołeczek średnicy 4 mm osadzony w dwóch ściankach sklejkowych wklejonych w boki kadłuba.

Obecnie należy zestawić pełną listę materiałów i z miejsca rozpocząć budowę. Następna tablica zawierać będzie rysunki pozostałych części, jak śmigło, grzybek przedni, ośka śmigła i podwozie.

Uwaga! Prosimy wszystkich Czytelników o wypowiadanie się, czy ten sposób podawania planów modeli latających uważają za dogodny?

JESZCZE O REKORDACH

Jak podaje ostatni biuletyn FAI z dnia 20 grudnia 1950 roku, zatwierdzone zostały następujące rekordy światowe i międzynarodowe w modelarstwie lotniczym:

REKORDY ŚWIATOWE

Auguste Millet — Francja . . 212,580 km/godz

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Modele silnikowe na uwięzi (I—B—2 III)

Auguste Millet — Francja . . 212,580 km/godz

Modele silnikowe na uwięzi (I—B—2 d 1)

Zdenek Husiczka — Czechosłowacja . 105,120 km/godz

Modele silnikowe bezogonowe (1—A—1.d) szybkość po prostej

Włodzimierz Kumanin — ZSRR . 33 408 km/godz

Modele silnikowe bezogonowe (1—B—1.b) odległość

Eugeniusz Rakow — ZSRR . . 22 85 km

po prostej
Wodnopłaty bezogonowe gumówki (II—A—1.d) szybkość

Włodzimierz Kumanin — ZSRR . 31,824 km/godz

Wodnopłaty bezogonowe silnikowe (II—B—1 a) długotrwałość

Eugeniusz Rakow — ZSRR . . . . 30 minut

Odległość

Eugeniusz Rakow — ZSRR . . . . 8,650 km

Modele specjalne (III—A—1 a) śmigłowce z napędem gumowym — długotrwałość

Etienne Anatol — Węgry . . . 2 min. 43 sek.
Geza Ewergary — Węgry . . . 7 min. 43 sek.

Odległość

Norbert Röser . . . . 238 m



REDAGUJEMY WSPÓLNIE!

Jak wszystkim wiadomo, SiM redaguje zespół pracowników Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Zespół ten rozpatruje przeróżne zagadnienia naszego tygodnika, planuje, zamawia i zbiera artykuły i ilustracje, kieruje pracą korespondentów terenowych oraz decyduje we wszystkich sprawach dotyczących tak układu jak i treści pisma.

Jednak zespół nasz nie chce być zamkniętym „kołem wzajemnej adoracji", a chce wciągnąć do jak najszerszej współpracy wszystkich Czytelników, tak, aby treść i układ graficzny SiM-u były wyrazem wspólnej koleżeńskiej pracy.

Wspólna praca, a więc wspólna decyzja odnośnie... nowej i ciekawej okładki naszego tygodnika!

Tak, drodzy Czytelnicy. Zwracamy się do Was o pomoc, gdyż nie znamy Waszego zdania, które wysoce cenimy. Chcemy aby okładka SiM-u była jak najlepsza. Zwracamy się do Was z prośbą: doradźcie nam, wybierzcie z **pięciu kolejnych projektów** (okładki Nr 1, 2, 3, 4, 5) najlepszy i napiszcie natychmiast do nas, który projekt uważacie za najlepszy. Wytypowana przez Was okładka pozostanie przez cały rok 1951 jako obowiązująca.

A więc do pracy! Praca Wasza polegać będzie na dokładnym obejrzeniu okładki (główki tytułowej), na przedyskutowaniu jej zalet lub wad w gronie kolegów czy znajomych oraz na wycięciu i wypełnieniu załączonego kuponu. Kuponów takich zamieścimy jeszcze trzy. Należy więc po ukazaniu się ostatniego kuponu przesłać wszystkie do redakcji.

Wszystkie nadesłane kupony zostaną natychmiast skatalogowane i po ustaleniu największej ilości głosów na wybrany projekt okładki, ogłoszony zostanie zwycięski projekt, a równocześnie i lista zwycięzców, którzy wylosowali **nagrody** za najlepsze uzasadnienie, dlaczego dany projekt uważają za najlepszy.

Oto nasze nagrody:

1. „W służbie ojczyzny"— I. Kożeduba
2. Roczna prenumerata SiM-u na rok 1951
2. „Modele latające" — Miklaszewskiego
3. „Samoloty w walce"— Wołkowa
4—6. „Na zwycięskim szlaku"
7—9. Szkoła małego lotnictwa
10. Półroczna prenumerata SiM-u na rok 1951
11. „Meteorologia lotnicza" — W. Parczewskiego.

Jesteśmy pewni, że nowy konkurs SiM-u, który ma na celu poważne zacieśnienie współpracy pomiędzy Czytelnikami i redakcją spotka się z uznaniem tych wszystkich, którzy przejawiają troskę o estetyczny wygląd swojego lotniczego pisma.

Odciąć

KUPON KONKURSOWY Nr 1

Nazwisko i imię . . . .

Okładka w numerze 1 SiM-u . . . .

Okładka w numerze 2 SiM-u . . . .

Okładka w numerze 3 SiM-u . . . .

(w rubrykach wpisać: b. dobra, dobra, dostateczna, zła)

Niniejszy kupon należy wypełnić, wyciąć i wraz z kuponem Nr. 2, który zamieścimy w Nr. 5 SiM-u przesłać na adres Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49 z zaznaczeniem — DLA SiM-u!



Pocztę rozpoczyna list kol. **EUGENIUSZA BRZÓZKI z Piły**, który pisze, że chciałby się kształcić na konstruktora lotniczego. Kol. Eugeniusz zamierzał wstąpić do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie, ale musi ze swego zamiaru zrezygnować, gdyż nie ma możności zamieszkania na terenie Warszawy. „Poradź mi SiM-e, jak wybrnąć z tej sytuacji!" — prosi kol. Eugeniusz.

Pragnąc zostać konstruktorem lotniczym, nie koniecznie musicie ukończyć Liceum Mechaniczo - Lotnicze. Po ukończeniu 11 klas szkoły ogólnokształcącej możecie złożyć podanie o dopuszczenie do egzaminów na Wydział Lotniczy



Szkoły Inżynierskiej. Szkoła ta jednak mieści się również w Warszawie. Proponujemy Wam, abyście spróbował skontaktować się w sprawie uzyskania kwatery z kierownictwem Domu Akademickiego, który mieści się w Warszawie na placu Narutowicza. W sprawie tej poproście o poparcie ze strony ZMP, którego jesteście aktywnym członkiem.

Nie rezygnujcie ze starań. Budują się nowe domy akademickie, miejsca będą. Życzymy Wam powodzenia.

Wpłynął do nas list od dwóch kolegów: **BOGUSŁAWA WOJNICKIEGO i J. KEMPY z Sulechowa, pow. Świebodzin.** Koledzy ci zapytują: „Gdzie mieści się szkoła kadetów? Chcemy do niej wstąpić, gdyż już od dawna marzymy o lotnictwie".



Zaszło nieporozumienie, Koledzy. Szkoła kadetów nie kształci lotników, jak zapewne mylnie Was ktoś poinformował. Jeśli pragniecie zostać lotnikami, to zwróćcie przede wszystkim swe zainteresowanie w kierunku Ligi Lotniczej. Liga Lotnicza jest jedyną w Polsce organizacją, która zajmuje się lotniczym kształceniem młodzieży. Jeśli uważnie przeczytacie ostatnie numery SiM-u, to na pewno natraficie na informacje o szkoleniu w LL szybowcowym czy też silnikowym. Na to, aby już obecnie rozpocząć szkolenie lotnicze, jesteście jeszcze za młodzi, mając po 14 lat. Kandydaci do



szkół pilotażu szybowcowego powinni mieć przynajmniej 15 lat ukończonych oraz odpowiednie wykształcenie — minimum 7 klas szkoły podstawowej. Zapiszcie się zatem do Ligi Lotniczej i pracując aktywnie w szkolnym Kole LL, pogłębiajcie swe wiadomości o lotnictwie. Przyda się to Wam bardzo, gdy będziecie już uczyć się na teoretycznym kursie szybowcowym, lub w szkole pilotażu.

Z wielkim zaufaniem zwraca się do nas kol. **JÓZEF J. z Krakowa.** Pragnąc ogromnie zostać lotnikiem, wskazuje jednocześnie na wady, które spostrzegł w swym organizmie.

Trudno nam powiedzieć, Kolego, czy objawy zauważone u Was mogą przeszkodzić w lotniczym szkoleniu. Jak sam piszecie, lekarz nie stwierdził kategorycznie, że jesteście chorzy, więc — nie ma potrzeby zbytnio się przejmować. Jedynie miarodajną opinię o Waszej zdolności do latania może wydać komisja lotniczo - lekarska, w skład której wchodzą lekarze specjaliści.

A jeśli by nawet tak wypadło, że nie będziecie mogli latać ze względu na nieodpowiedni stan zdrowia, to nie sądźcie, że macie zamkniętą drogę do lotnictwa. Lotnictwo to nie tylko samo latanie, jak wielu



mylnie twierdzi. Lotnictwo — to również niezwykle ciekawa i cenna praca w warsztatach naprawczych, wytwórniach sprzętu lotniczego, pracowniach konstruktorskich i instytucjach naukowych. Ta praca jest tak samo ważna i potrzebna, jak praca pilota. Jeśli macie zainteresowania w kierunku techniczno - lotniczym to radzimy Wam, abyście pomyśleli na serio o studiach na wydziale lotniczym wyższej uczelni. Przedtem — oczywiście — ukończcie Wasze liceum. Bądźcie dobrej myśli. Pozdrawiamy Was i dziękujemy za życzenia.

„Wiem, że pierwszym krokiem na drodze do lotnictwa jest modelarstwo. W naszej szkole nie ma jednak ani Koła Ligi Lotniczej, ani modelarni, gdzie mógłbym nabywać lotnicze wiadomości. Jak mam postępować — pisze kol. **JACEK EJSMOND z Warszawy** — aby zostać pilotem?"



Nic straconego, Kolego Jacku. Informujemy Was, że Liga Lotnicza poczyniła obecnie daleko idące ułatwienia dla kandydatów na szkolenie lotnicze.

Posłuchajcie: gdy ukończycie 7 klas szkoły podstawowej, skompletujcie wszystkie potrzebne dokumenty (piszemy o nich w SiM-ie), napiszcie podanie o przyjęcie na szkolenie w pilotażu szybowcowym i złóżcie je w Zarządzie Miejskim ZMP. ZMP skieruje Wasze podanie do Ligi Lotniczej gdzie będziecie mogli uczyć się pilotażu szybowcowego, a później — silnikowego.

Chcąc wykazać się aktywną pracą dla lotnictwa już dzisiaj, postarajcie się sami założyć Koło LL w Waszej szkole. W tym celu skontaktujcie się z Zarządem Okręgu Warszawskiego LL, ul. Marszałkowska



62. Przypuszczamy, że chętnych do pracy w Kole LL — znajdziecie wśród kolegów. Dziękujemy za życzenia.

Dużo pytań zadał nam w imieniu swych przyjaciół kol. **IRENEUSZ KACPRZAK z Wrocławia.** Postaramy się na nie odpowiedzieć (jeśli nie na wszystkie, to przynajmniej na te najbardziej istotne).

„Co trzeba wiedzieć, aby zostać lotnikiem?" — Dużo, Ko-



ledzy. Wiadomości o lotnictwie uzyskać można z różnych źródeł: z SiM-u, z książek i podręczników lotniczych, na kursach ogólnolotniczych (organizowanych przez Ligę Lotniczą), kursach modelarskich oraz kursach teoretycznych, które poprzedzają naukę samego latania. Abyście się jednak nie zgubili w tym wszystkim, radzimy Wam zapisać się do Koła Ligi Lotniczej, gdzie będziecie przerabiać materiał lotniczy według ustalonej kolejności i na podstawie fachowych wskazówek ze strony Zarządu LL.

„Gdzie na terenie Wrocławia odbywają się kursy lotnicze, prowadzone przez LL?" — O tym, Koledzy, najlepiej poinformują Was w Zarządzie Okręgu Wrocławskiego LL, Wrocław, ul. Świerczewskiego 99.

„Czy kursy te są płatne?" — Nie, za naukę na kursach lotniczych w LL (obojętnie jakiego rodzaju) nie płaci się nic.

„Czyż na kursach tych wykładana jest tylko teoria, czy też są zajęcia praktyczne?" — Kolejność jest następująca, Koledzy: najpierw nauka teorii, potem praktyczne zastosowanie nabytych wiadomości. Kandydac na pilotów Ligi Lotniczej, po zakwalifikowaniu na szkolenie, odbywają przeszkolenie teoretyczne, a następnie uczą się pilotażu w szkołach szybowcowych LL.

Chcąc rozpocząć naukę latania, należy złożyć do Zarządu Miejskiego (lub Powiatowego) ZMP podanie wraz z odpowiednimi dokumentami. ZMP kieruje kandydatów na szkolenia do Ligi Lotniczej.



No, tymczasem starczy, drodzy Koledzy. Czytajcie pilnie SiM, w którym już dawno znaleźlibyście odpowiedzi na wszystkie powyższe pytania. Pozdrawiamy Was.

Kończąc, odpowiadamy kol. kol. **MARIANOWI JASIŃSKIEMU i STEFANOWI HUKOWI z Ujazdu, pow. Kraków.**

Po siedmiu klasach szkoły podstawowej nie możecie jeszcze czynić starań o przyjęcie do szkoły inżynierskiej. Jeśli myślicie o wyższych studiach lotniczych, powinniście ukończyć



11 klas szkoły ogólnokształcącej. Jeśli chodzi Wam o naukę pilotażu to wystarczy 7 klas szkoły podstawowej, aby rozpocząć starania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe w Lidze Lotniczej.

W jaki sposób zaś postępować, żeby znaleźć się na szybowisku — o tym dowiecie się z ostatnich numerów SiM-u. Życzymy Wam pomyślności na drodze do lotnictwa.

ZAB.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 82, 84, 85, 88, wewn. 45

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

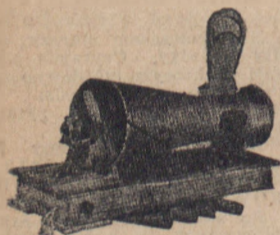
Wpłacać czekami na konto PKO 1-15478, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Nr zam. 65 2-B-10833

Wobec licznych zapytań zawiadamiamy **wszystkich Czytelników,** że roczniki SiM-u z lat ubiegłych są do nabycia w Administracji Czasopism Lotniczych — **Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11/6.**

ROZMAITOŚCI

MŁODZI INŻYNIEROWIE

W końcu ubiegłego roku w Moskwie w salach muzeum Politechnicznego zorganizowano wielką wystawę prac młodych techników, członków Domów Pionierów. Wśród eksponatów „lotniczych" wyróżniał się mały model latający na uwięzi napędzany silniczkiem elektrycznym. Ciekawie i z dużą precyzją został również wykonany model tunelu aerodynamicznego. Tunel wykonał Jerzy Bogdan z Zaporożskiego Domu Pionierów. Godna uwagi jest użyteczność tego tunelu, który mimo niewielkich rozmiarów służyć może doskonale do celów pokazowych podczas wykładów z aerodynamiki.

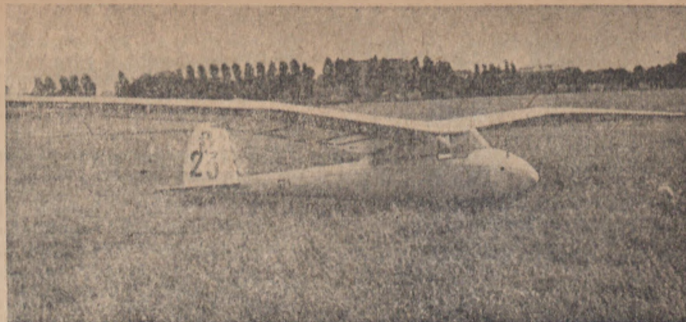


REKLAMA PLL „LOT"

Jeden z naszych Czytelników nadesłał krótki wierszyk, który, jak pisze — powstał po pierwszej w życiu podróży samolotem „Lotu".

Życie jest krótkie!
Żyjesz raz —
Straconych chwil
nie kupisz złotem,
Więc pomny tego,
ceń swój czas,
Podróżuj —
tylko samolotem!

Ryszard Wieczorek
Warszawa



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Szybowiec widoczny powyżej, to jednomiejscowy „S.G.3 B 15/36", konstrukcji przedwojennej inż. S. Grzeszczyka. Rozpiętość — 17,6 m; długość — 7,05 m; ciężar w locie — 156 kg; wydłużenie — 18,75; doskonałość — 25; szybkość minimalna — 50 km/godz.

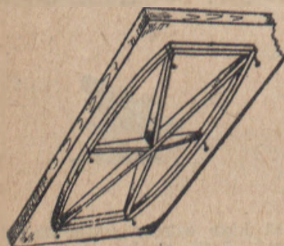


NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Wspaniałe, wielopiętrowe gmachy, szerokie ulice, zieleńce, place, dworce — oto widok, jaki przedstawi się waszym oczom, kiedy już za kilka lat będziecie przelatywali śmigłowcem nad Warszawą.

Rys. IMW

NOWY „ŻAK"



Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał ostatnio nowoopracowany plan standartowego modelu szybowca szkolnego. Jest to dobrze znany wszystkim modelarzom szybowiec „Żak", w którego konstrukcji poczyniono pewne poprawki, które usprawniają jeszcze bardziej budowę. Poważnym ulepszeniem jest nowa konstrukcja statecznika poziomego. W pierwszej wersji „Żaka" statecznik ten był zbyt wiotki, co powodowało częstokroć wichrzenie się jego powierzchni po pokryciu.

Nowy statecznik otrzymał wewnętrzne wzmocnienie w postaci cienkich dźwigarów przebiegających po przekątnej (na rysunku).

Jak wykazały próby praktyczne, nowy statecznik odznacza się dużą wytrzymałością, tak, że może być nawet zwilżany wodą po pokryciu, celem naciągnięcia się papieru.

W Czechosłowacji wzbudził żywe zainteresowanie najnowszy film reżyserii Czeńka Duby „ZWYCIĘSKIE SKRZYDŁA". Opowiada on o życiu młodzieży robotniczej, która poświęciła się sportowi szybowcowemu. Część akcji tego filmu toczy się na Żarze w czasie międzynarodowych zawodów. Na zdjęciu poniżej fragmenty tego filmu.

Foto: „Letectvi"

